

യുമാണ് (ബി.എം. ആന്റ് എ.സി.). ഇത്തരം റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലൂടെ കൂടുതൽ ബലവത്തായ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കും. കൂടാതെ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കാം എന്ന സാങ്കേതിക ഉപദേശം സമീപകാലത്ത് ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്.

(ബി)&(സി) ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയുപയോഗിച്ച് പണിനടത്തിയ റോഡുകളും അവയ്ക്ക് ചെലവായ തുകയും അനുബന്ധമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.[†]

(ഡി)&(ഇ) മേൽപ്പറഞ്ഞ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടവയാണ്. റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചുള്ള രീതി പുതിയതാണ്.

2 (*314) റോഡുപണികളുടെ ഗുണനിലവാരം

ശ്രീമതി കെ.ആർ. ഗൗരിയമ്മ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ പണികളിൽ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും സംവിധാനം നിലവിലുണ്ടോ; എങ്കിൽ എന്താണെന്ന് വിശദീകരിക്കുമോ;

(ബി) ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നതിന് നിയുക്തരായിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഗുണമേന്മ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് നൽകാറുണ്ടോ;

(സി) പൊതുമരാമത്തു പണികളിൽ വീഴ്ചവരുത്തുന്നവർക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ എന്തെങ്കിലും വ്യവസ്ഥ നിലവിലുണ്ടോ;

(ഡി) എങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഈ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം ആർക്കെങ്കിലുമെതിരെ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദവിവരം വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) :

(എ) പ്രധാനപ്പെട്ട ജോലികൾക്ക് ജോലിസ്ഥലത്ത് കോൺട്രാക്ടർമാർതന്നെ ഗുണനിയന്ത്രണ ലബോറട്ടറികൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും പരിശോധന നടത്തുന്നതിനും വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറും അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയറും പണിതുടങ്ങുന്നതിനുമുമ്പും പണി നടക്കുന്ന സമയത്തും ഗുണനിലവാരം പരിശോധിച്ച് ഉറപ്പുവരുത്തണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ട്. അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന രണ്ട് ഗുണനിയന്ത്രണ വിഭാഗങ്ങൾ ദേശീയപാതയുടെ ഗുണനിലവാര മേൽനോട്ടത്തിനായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ധനകാര്യവകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള ഫൈനാൻസ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ (വർക്സ്) വിഭാഗവും മരാമത്തുപണികളുടെ ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നുണ്ട്.

(ബി) കാലാകാലങ്ങളിൽ റിപ്പോർട്ട് നൽകുന്നുണ്ട്.

(സി)&(ഡി) വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതു സംബന്ധിച്ച് നടപടികളെടുത്തതിന്റെ വിവരം അനുബന്ധത്തിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്നു.[†]

[†] അനുബന്ധം - I

[†] അനുബന്ധം - II

ശ്രീ. കെ.ടി. കുഞ്ഞഹമ്മദ് : ഈ ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യ കേരളത്തിൽ കൂടുതൽ റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ആധുനിക രീതി ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് പ്രതിബന്ധമായി നിൽക്കുന്നത് വർദ്ധിച്ച ചെലവാണ്. അതുകൊണ്ട് ഘട്ടംഘട്ടമായി മാത്രമേ പുതിയ രീതികൾ ആവിഷ്കരിക്കാൻ കഴിയൂ. പുതിയ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായം തേടിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ.ടി. കുഞ്ഞഹമ്മദ് : ഈ വർഷംതന്നെ പുതിയ റോഡുകളിൽ അത് പരീക്ഷിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ഈ വർഷവും പുതിയ കുറെ സെക്ടറുകളിൽ ഡി.എം. ആന്റ് എ.സി. പോലെയുള്ള രീതികൾ അവലംബിക്കും. അതുപോലെ റോഡ് റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീമതി കെ.ആർ. ഗൗരിയമ്മ : ഗുണനിലവാരം പരിശോധിക്കുന്നതിനും അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഉണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും റിപ്പയർ ചെയ്യുന്ന മുഴുവൻ റോഡുകളും ഒരു മാസത്തിനകം കുഴികളായി മാറുന്നത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അതായത് പഴയ റോഡുകൾ തന്നെ പുതുക്കി ചെയ്ത് ഒരു മാസത്തിനകം കുണ്ടും കുഴികളുമായി മാറുന്നു. അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ഈ വർഷംതന്നെ അങ്ങനെ ചില അനുഭവങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തവണ ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽത്തന്നെ മഴയാരംഭിച്ചു. സാധാരണ മേയ് മാസം മധ്യത്തിലാണ് മഴയുണ്ടാകാറുള്ളത്. അപ്പോൾ പണി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ മഴയുണ്ടായിരുന്നു. നന്നായ പ്രതലത്തിൽ പണിചെയ്താൽ സ്വാഭാവികമായും ഇളകിപ്പോകാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കുണ്ടായ മഴ റോഡിന്റെ ഗുണനിലവാരത്തെ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അല്ലാതെയുള്ള കേസ്സുകൾ ഉണ്ടായെന്ന് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീമതി കെ.ആർ. ഗൗരിയമ്മ : മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരം കേട്ടാൽ ഈ വർഷത്തെ സംഭവം മാത്രമാണെന്നുതോന്നും. എല്ലാവർഷവും റോഡുപണികൾ നന്നായി ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്ന് കോൺട്രാക്ടർമാർ തന്നെ ഗുണനിലവാരം നോക്കണമെന്നും അതിനവരെ സഹായിക്കാൻ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ വേണമെന്നുമൊക്കെയുണ്ട്. സാധാരണ ഇതിന്റെ റിപ്പോർട്ടും ബാക്കി കാര്യങ്ങളും ഗവൺമെന്റിലേയ്ക്ക് അയയ്ക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ളതും അതുപോലെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് വിഘാതമായിവരുന്നത് അവർ ചെയ്ത വർക്കിന് സമയത്തിന് പണം കൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നും, സാധാരണനിലയിൽ ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികളെടുക്കാതിരിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത് എന്നുമുള്ള വസ്തുതകൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ഒരു മാസത്തിനുള്ളിലോ ഏറ്റവും അടുത്ത സമയത്തോ കേടുപാടുണ്ടായാൽ അത് പഴയ നിലയിൽ ആക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ബിൽ കൊടുക്കാവൂ എന്നുള്ള കർശനമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ പെട്ടെന്ന് റോഡുകൾ ഇളകിപ്പോയാൽ കോൺട്രാക്ടറുടെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽത്തന്നെ തുടർന്നും ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഏർപ്പാടുണ്ടാക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. മുരളി : ആധുനിക റോഡുനിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറഞ്ഞതെല്ലാം ഏറ്റവും സ്വാഗതാർഹമാണ്. പക്ഷേ അങ്ങയുടെ സർക്കാർ വിചിത്രമായ ഒരു ഉത്തരവിറക്കി. നിശ്ചിത തുകയ്ക്കുള്ള റോഡുകൾ ടെണ്ടർ ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ, എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ, സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർ ഇവർക്കൊക്കെ കൊടുത്തു കൊണ്ടുള്ള ഓർഡർ. എന്നാൽ റോഡുകളെ തകർക്കുന്ന ഓടകൾ, ഡ്രെയിനേജ് എന്നിവ നിർമ്മിക്കാനുള്ള അനുവാദം ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ ആകാവൂ. അതിനുള്ള അധികാരം ഗവൺമെന്റിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന റോഡുകളെല്ലാം കേടായി പോകുന്നു. സൈഡ് പ്രൊട്ടക്ഷൻ വർക്ക് ചെയ്തിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം ഗവൺമെന്റിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കിയതുകൊണ്ട് ഒരു ഓടയും ഉണ്ടാകുന്നില്ല, ഡ്രെയിനേജുണ്ടാക്കാനും കഴിയുന്നില്ല. വിചിത്രമായ ഈ ഉത്തരവ് പിൻവലിക്കുമെന്ന് അങ്ങയ്ക്ക് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : റോഡിന്റെ പ്രതലം വളരെ മോശമായി കിടക്കുന്ന, കുണ്ടും കുഴിയുമായി കിടക്കുന്ന റോഡുകളിൽ സൈഡ് വാൾ കെട്ടുക, കോൺക്രീറ്റ് ഓടകൾ കെട്ടുക, പ്രധാനമായ വീതികുറഞ്ഞ റോഡുകളിൽ ഓട കെട്ടുക ഇവയ്ക്കൊക്കെ വളരെ പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള രീതി അവലംബിച്ചപ്പോൾ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ എങ്കിലും ഈ കാര്യങ്ങൾ നോക്കി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്നുവന്നു. അങ്ങനെ ചെയ്താൽ അനുവാദം കൊടുക്കും. റോഡിന്റെ പ്രതലം വളരെ മോശമായി കിടക്കും....

മി. സ്പീക്കർ : ഇപ്പോൾ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർക്ക് അനുവാദം കൊടുക്കാൻ കഴിയുകയില്ല; അല്ലേ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ നോക്കി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ അതിന് തടസ്സമുണ്ടാകുന്നില്ല. റോഡിന്റെ പ്രതലം നന്നാക്കുന്നതിനാണ് മുൻഗണന കൊടുക്കുന്നത്. ആകെയുള്ള തുകയുടെ ഏറിയഭാഗവും ഇതിനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പം അത്യാവശ്യമായ കേസ്സുകൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ അപ്പോൾത്തന്നെ അനുവാദം കൊടുക്കും. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ ലെവലിലെങ്കിലും അത് ചെയ്യണം. അല്ലാതെ പാറക്കെട്ടുകളുടെ സൈഡിൽ സൈഡ് വാൾ കെട്ടേണ്ട കാര്യമുണ്ടോ? അങ്ങനെയുള്ള കേസ്സുകൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തുക ഫലപ്രദമായി വിനിയോഗിക്കുന്നതിന് നിയന്ത്രണം ആവശ്യമാണ്.

ശ്രീ. എ. കണാരൻ : റോഡിൽ കുണ്ടും കുഴിയും ഉണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ അതാത് അവസരത്തിൽത്തന്നെ പരിഷ്ക്കരണ പ്രവർത്തനം നടത്താൻ വേണ്ടിയുള്ള മൈൽക്കുലികൾ എന്നുള്ള ഒരു വിഭാഗം പണ്ടുകാലത്ത് ഉണ്ടായിരുന്നു. അവർ എവിടെയെങ്കിലും കുണ്ടുണ്ടെങ്കിൽ അവിടെപ്പോയി അടയ്ക്കും; വെള്ളം കെട്ടിനിൽക്കുന്നുവെങ്കിൽ ചാലുകീറി വെള്ളം ഒഴുക്കിവിടുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ചെയ്യും. ആ മൈൽക്കുലി സമ്പ്രദായം ഇല്ലാത്തതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഈ പ്രയാസങ്ങൾ വന്നുചേരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഒരു കിലോമീറ്ററിൽ വീതം ഓരോ മൈൽക്കുലി നിശ്ചയിച്ച് റോഡ് സംരക്ഷിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : അദ്ദേഹം ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എൻ.എം.ആർ. തൊഴിലാളികളുടെ കാര്യമാണെന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നു. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ അത് ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്നു കണ്ടതുകൊണ്ടാണ് ആ രീതി വേണ്ടെന്ന് വച്ചത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പണിയും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന പണിയും രണ്ടും വ്യത്യസ്തരൂപത്തിൽ പോവുകയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ പണിയുടെ ക്വാളിറ്റി വർദ്ധിക്കുന്നു. അതേസമയം എമുണ്ടിന്റെ ശതമാനം വളരെ കുറഞ്ഞുവരികയും ചെയ്യുന്നു. പക്ഷേ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വർക്കുകൾക്ക് എമുണ്ടിന്റെ ശതമാനം കൂടുകയും വർക്കിന്റെ ക്വാളിറ്റി കുറയുകയും ചെയ്യുന്നു. ഒരേ സംസ്ഥാനത്തുതന്നെ രണ്ട് രീതിയിലുള്ള സമീപനം ഉണ്ടാകുന്നതിനുള്ള കാരണം എന്താണ്; പരിശോധിച്ച് ആ അപാകത നീക്കുവാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : പെർസന്റേജ് കൂടാനുള്ള കാരണം നാഷണൽ ഹൈവേ പണിയുടെ ബിൽ റെഡിയായാൽ ഉടൻതന്നെ ഫണ്ട് കിട്ടാൻ ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽ സംവിധാനമുണ്ട് എന്നതാണ്. ഇവിടെ ബിൽ കൊടുക്കുവാൻ കുറച്ചുകാലങ്ങളായി താമസം ഉണ്ടാകുന്നു. അതിന്റെ ഫലമായി പലിശയൊക്കെ ചേർത്ത് കൂടുതൽ റേറ്റ് കോട്ടുചെയ്യും. ഗുണനിലവാരത്തിന്റെ കാര്യത്തിലുള്ള സ്പെസിഫിക്കേഷനും വളരെ വ്യത്യാസമുണ്ട്. ചെലവ് കൂടിയതരം റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ എളുപ്പം കേടാകാതെ കിടക്കും. സംസ്ഥാന റോഡുകളുടെ ചിപ്പിംഗ് കാർപ്പെറ്റ് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ആറോ ഏഴോ ലക്ഷം രൂപ ചെലവാകുമ്പോൾ ബി.എം. ആന്റ് എ.സി-യിൽ ചെയ്യുന്നതിന് 25-30 ലക്ഷം രൂപയാണ് ചെലവ്. അപ്പോൾ സ്പെസിഫിക്കായിട്ട് ഗുണനിലവാരത്തിൽ വ്യത്യാസം ഉണ്ടാകും.

പ്രൊഫ. എ.വി. താമരക്കുട്ടൻ : നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ തകരാറിലാതെ 6 മാസംപോലും പൂർത്തിയാക്കുന്നില്ല. ഓരോ വർഷവും കോടിക്കണക്കിന് രൂപയാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇതിനായി ചെലവഴിക്കുന്നത്. ഒരു പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കി വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെയോ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെയോ സഹായത്തോടുകൂടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് റോഡുകൾ മുഴുവൻ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കോൺക്രീറ്റിനേക്കാൾ ചെലവ് കുറഞ്ഞതാണ് ബി.എം. ആന്റ് എ.സി. അതും കുറച്ചുകാലം കിടക്കുന്നതാണ്. അത് ചെയ്യുന്നതിനും നമുക്ക് സാമ്പത്തികശേഷിയില്ല. ഇത്തരം റോഡുകളുടെ സർഫസ് ചെയ്യുന്നത് മാത്രമല്ല പ്രശ്നം. അതിന്റെ സബ് ബേസും സബ് ഗ്രേഡും ശരിയാകണം. ഇപ്പോൾ ചേർത്തല മുതൽ ആലുവ വരെ ചെയ്തിട്ടുള്ള റോഡ് 4 അടി ആഴത്തിൽനിന്നും മണ്ണ് മാറ്റി ഗുണനിലവാരമുള്ള മണ്ണിട്ട് സ്റ്റേബിലൈസ് ചെയ്ത് അതിന്റെ മുകളിലാണ് ടാറിംഗ് നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. മണ്ണ് മാറ്റിയതിനുശേഷം പുതിയ മണ്ണിട്ട് സ്റ്റേബിലൈസ് ചെയ്താൽ മാത്രമേ താഴ്ന്നുപോകാതിരിക്കുകയുള്ളൂ. പുതിയ മണ്ണിട്ട് സ്റ്റേബിലൈസ് ചെയ്തിട്ടാണ് പണിതിരിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ റോഡ് മുഴുവൻ വെട്ടിപ്പൊളിച്ച് അങ്ങനെ ചെയ്യാനുള്ള സാമ്പത്തികശേഷിയില്ല. ഈ രീതിയിൽ റോഡ് നന്നാക്കുവാൻ ആദ്യത്തെ ആയിരം കിലോമീറ്റർ ചെയ്യാനുള്ള പ്രോജക്ടിന് ഏകദേശം 2,000 കോടിരൂപ ചെലവാകും. ആ പ്രോജക്ട് വേൾഡ് ബാങ്കിൽ സമർപ്പിച്ചു; അതിന്റെ പരിഗണന അവസാനഘട്ടത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള : നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് മഴ പെയ്തതോടെ റോഡുകൾ മുഴുവൻ കുണ്ടും കുഴിയും നിറഞ്ഞതായി. കാനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് കൂടുതലായി അറിയാം. മഴ വരുന്നതിനും അൽപ്പം ദിവസങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് ടാർ ഇടുന്നതുകൊണ്ടാണ് പല

പ്പോഴും മഴ വരുമ്പോൾ റോഡുകൾ കുഴിയാകുന്നത്. ഇപ്പോൾ റിപ്പയർ ചെയ്യുവാൻ പറഞ്ഞാൽ പറയും, ഒക്ടോബർ ആകണം. ഒക്ടോബറിൽ മാത്രമേ റിപ്പയർ ചെയ്യുവാൻ കഴിയൂ, ഇപ്പോൾ റിപ്പയർ ചെയ്താൽ റോഡ് നിൽക്കുകയില്ല എന്നും. മഴക്കാലത്ത് ഉപയോഗിക്കേണ്ട ബിറ്റുമിൻ കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴുള്ള കുഴികളെല്ലാം നികത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശം നൽകുമോ; ഒക്ടോബർ മാസംവരെ കാത്താൽ കേരളത്തിൽ ആശുപത്രികളുടെ എണ്ണം കൂട്ടേണ്ടിവരും.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിയിൽ ഉള്ളവർക്ക് അറിയാം. റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ ഭാഗത്തും മറ്റ് റോഡുകളും കഴിഞ്ഞ ഒരാഴ്ച മഴ ഇല്ലാതിരുന്നപ്പോൾ ഏറിയ ഭാഗവും യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ റിപ്പയർ ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ഇവിടെ മാത്രമല്ല, മിക്കവാറും ഭാഗങ്ങളിൽ ഒരാഴ്ചകൊണ്ട് ചെയ്യുവാൻ കഴിയുന്നത് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മഴയുള്ളപ്പോൾ ടാർ ഇട്ടാൽ കിടക്കുകയില്ല; രണ്ട് ദിവസംകൊണ്ട് പൊളിഞ്ഞുപോകും. ഇടവേളയിൽ വെയിൽ കിട്ടുന്ന സമയത്ത് കൂടുതൽ വർക്കുകൾ ചെയ്യുവാൻ ഏർപ്പാടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ റോഡ് ടാർ ചെയ്യുവാൻ പറ്റുന്ന മാസങ്ങൾ ജനുവരി, ഫെബ്രുവരി, മാർച്ച്, ഏപ്രിൽ, മേയ് എന്നീ അഞ്ച് മാസങ്ങളാണ്. ഇത്തവണ മൂന്ന് മാസമേ കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ. ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ മഴയായി. മൂന്നുമാസംകൊണ്ടാണ് ടാറിംഗ് വർക്കുകൾ മുഴുവൻ നടത്തേണ്ടിയിരുന്നത്. കേരളത്തിലെ കാലാവസ്ഥയുടെ പ്രത്യേകതയാണ് അത്. അത് എല്ലാപേരും സമ്മതിക്കും. മഴ തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് പരമാവധി റോഡുകൾ റിപ്പയർ ചെയ്ത് നേരെയൊക്കിയിട്ടുണ്ട്. മഴക്കാലത്ത് റോഡുകൾ പൊളിയുന്നതിന് പല കാരണങ്ങളുമുണ്ട്. വെള്ളം കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന, ജലനിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗങ്ങൾ മുഴുവൻ അടയുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലാണ് കൂടുതൽ റോഡുകൾ കേടായിട്ടുള്ളത്. അത് റിപ്പയർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സത്വര നടപടികൾ ജനപ്രതിനിധികളുമായി ആലോചിച്ച് സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മഴയില്ലാതെ കിട്ടുന്ന ഇടവേളകളിൽ റിപ്പയർ ചെയ്യാനുള്ള എല്ലാ നിർദ്ദേശങ്ങളും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ.പി. രാജേന്ദ്രൻ : റോഡുകളുടെ പുനർനിർമ്മാണത്തിനും മെയിന്റനൻസിനുമൊക്കെ നബാർഡ് സാമ്പത്തിക സഹായം അനുവദിക്കുന്നതായി മനസ്സിലാക്കുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നബാർഡിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി എത്ര പുതിയ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ട്; കൂടുതൽ റോഡുകൾ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ കഴിയുമോ; ഞങ്ങളുടെയൊക്കെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ചില പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളെ അതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയുമോ; ആ രീതിയിൽ ചർച്ചകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷങ്ങളായിട്ട് നബാർഡ് പാലങ്ങൾക്കാണ് സഹായം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. റോഡുകൾക്ക് കൂടി സഹായം നൽകാമെന്ന് ഇപ്പോൾ സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ വർഷം റോഡുകളെക്കുടി നബാർഡ് സ്കീമിൽ കൊണ്ടുവന്ന് കൂടുതൽ തുക ലഭ്യമാക്കുവാനുള്ള ശ്രമം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

3 (*312) വൈദ്യുതി റഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ

ശ്രീ. സി.എൻ. ജയദേവൻ :

ശ്രീ. പി. രാജു :

ശ്രീ. എം. നാരായണൻ (ഹോസ്പുർട്ട്) :

10.	Strengthening with BM and AC from KM. 428/200 to 433/800 of NH 47. Estimate Amount 77.64 lakhs	60.12	Completed
11.	Strengthening the existing 2 lane carriage way with BM and AC from KM. 268/200 to 278/490 Trichur Bye-pass. Estimate Amount 411.10 lakhs	327.28	Completed
<u>II. Externally Aided Projects</u>			
12.	Four laning and strengthening of NH 47 from Aluva to Cherthala under ADS 100 lakhs assistance Estimate amount Rs.145 crores	122.72 Crores	
<u>III. Soil stabilisation works</u>			
13.	Thiruvananthapuram-Neyyattinkara Bye-pass portion from Akkulam to Chackai	515.00	In progress
14.	Calicut Bye Pass Phase I	1068.00	-do-

അനുബന്ധം 2

(6.7.99 ലെ ചോദ്യം നമ്പർ 2 (*314) ന്റെ ഉത്തരം ദയവായി കാണുക)

Name of work in which irregularities were noticed	Name and designation of the departmental officers who were charge-sheeted/being charge-sheeted
1. Improvements, metalling, tarring and construction of retaining wall all Althara road balance portion in Bappur Panchayath	Sri. A. Karunakaran, Asst.Engineer, Block Office, Vandoor, Malappuram District.
2. Construction of C.S.I. Church Kailasapara Road in Nedunkandam	Sri.K.G. Vasudevan, Asst. Exe. Engineer, Dist. Rural Dev. Agency, Idukki and Sri.K.S. Asokan, Asst. Engineer, Block Office, Idukki.
3. Panpadunpara-Mannakkudy panchayat road under JRY Scheme 1996-97	Sri.K.G. Vasudevan, Exe. Engineer, Roads Sub Division, Kothamangalam and Sri.K.S. Asokan, Asst. Engineer, Kerala Highway Research Institute, Thiruvananthapuram.
4. Natural Calamities flood 96-97 of Paruthithodu-Kudiyiruppu road and Natural Calamities 95-96 repair and reconstruction of St.Joseph's Priest Home Road in Kanjoor Panchayath.	Sri. Thankachan, Asst. Engineer, Block Office, Angamaly.

- | | |
|--|---|
| 5. Improvement work of Unniyal Harijan Colony Road | Sri.C.P. Divakaran, Asst. Exe. Engineer, Local Works, Manjeri and Sri.S.P. Moideenkutty, Asst. Engineer, Local Works, Manjeri. |
| 6. Irregularities in the work of Edakkezhioor Veliyancode MLA Road | Sri. K. Jayakumar, Overseer Gr.III, PWD Roads Section, Ponnani, Sri.M.V. Subramanian, Asst. Engineer, PWD Roads Section, Ponnani, Sri.K.M. Alavi, Asst. Exe. Engineer, PWD Buildings Sub Division, Manjeri. |
| 7. Irregularities in the repairing works of Edappally-Muvattupuzha Road at the 5 th , 6 th , and 7 th km. | Sri. K. Raveendranath, Asst. Exe. Engineer, PWD Roads Sub Division, Ernakulam. |
| 8. Construction of Anakkayam-Pullukunnupara Road in Kudayathoor Panchayath | Sri.P.M. Vasu, Overseer Grade I, Elamdesam Block, Sri. Thampi K., Asst.Engineer, Elamdesam Block. |
| 9. Irregularities in the construction of Kothamangalam-Kottappady Road | Sri.K.P. Zakur Nazim Rawther, Asst. Exe. Engineer, Roads Sub Division, Muvattupuzha, Smt. Pathumma, Asst.Engineer, Roads Division, Muvattupuzha, Sri. Eldos C Mathew, Overseer Gr.III, Dist. Panchayat Division, Kothamangalam. |
| 10. Widening work of Kozhikode-Mysore Road between Meenangadi and Krishnagiri | Smt. M. Ponnamma, Asst. Exe. Engineer, Roads Sub Division, Sulthan Bathery, Sri. N. Sidharthan, Asst. Engineer, PWD Roads Section, Ambalavayal, Sri. P.B. Hariharan, Overseer Gr.III, PWD Roads Section, Ambalavayal. |
| 11. Road work from Gurunathapuram to Keanakuzhi II Reach of Thamarakulam Panchayath | Sri. Gopinathan Nair, Asst. Engineer, Bharanikkavu Block. |
| 12. Improvements to the road Gurumandiram mukku-paraveettil Thekkemukku Road-Bharanikkavu Grama Panchayath | Sri. C.T. Abraham, Asst.Engineer, Dist. Panchayath, Sub Division, Mavelikkara, Sri. N.A. Moses, AEE, Dist. Panchayath Sub Division, Mavelikkara. |
| 13. Construction of Vellathooval-Konnathody Road | Sri. T.N. Radhakrishnan, Asst.Exe. Engineer, Roads Sub Division, Idukki. Sri. Gopi, T.I. Overseer Gr.II, PWD Roads Section II, Idukki. |
| 14. Work of Kalarickal-Nedupana Road, Uzhavoor Block | Sri. A. Rajagopalan, Asst.Exe. Engineer, Dist. Rural Develp. Agency, Kottayam. |

അനുബന്ധം 2 - തുടർച്ച

Sl. No.	Name of Division	Name of work	Name of Contractor	Fine imposed Rs.
1.	N.H. Division Muvattupuzha	1. Construction of 10.37m span bridge at KM. 213/800 of NH 49	Sri.C.V. Thomas, Kothamangalam	1,500/-
		2. Improvements to Geometrics from KM. 225/150 to 225/515 of NH 49	Sri. Sunny Paul P Kothamangalam	500/-
2.	N.H. Division, Kannur	1. P.R.96-97 re-surfacing with 20mm thick P.C. from KM. 30 to 31 of NH 17	Sri. Muhammed Kadvath, kasargod	2000 250/-
		2. P.R. 96-97 re-surfacing with 20mm thick P.C. from km 71/00 to 73/00 of NH 17	Sri.M.Hassan, Kanghangad	200/-
		3. P.R. 97-98 resurfacing with 20mm thick P.C. from KM. 100/500 to 101/00 of NH 17	Sri.T.M. Mohammed Rafeek, Kasargod	1,527/-
		4. A.P. 95-96 improvements to road way from KM. 115/-400 to 116/540 of NH 17	Sri.T.K.Ahammed Kasargod	300/-
		5. F.D.R. 97-98 construction of toe wall between KM. 156/100 and 156/600 of NH 17	Sri.M. Suresh, Valapattanam	970/-
		6. F.D.R. 97-98 repairs to the damaged culvert at KM. 126/700 and construction of retaining wall of NH 17	Sri. Muraleedharan, Kaniyapuram	395/-
		7. F.D.R. 97-98 construction of P.C. drawb between KM. 24/950 and 25/150 of NH 17	Sri.C. Sauliaman, Kasaragod	409/-
		8. FDR 97-98 raising the sunk portion from KM. 97/680 to 97/850 of NH 17	Sri.C.H.Mohammed Kunju, Kasaragod	2,492/-

9. FDR 97-98 construction of PC drain between KM. 135/00 to 136/00 of NH 17	The Secretary, Thaliparamba Taluk Labour Contract Society	2,752/-
10. FDR 97-98 construction of retaining wall from KM. 45/500 to 46/600 of NH 17	Sri. M. Mohammed Kunju, Kasargod	618/-
11. FDR 96-97 construction of CC drain from KM. 23/400 to 23/800 of NH 17	Sri. T.A. Mohamed Ashraf, Kasargod	200/-
12. FDR 97-98 rectification of eroded berm between KM. 88/00 and 89/00 of NH 17	Sri. A. Abobaker, Kasargod	500/-
13. FDR 97-98 Reconstruction of culvert at KM. 69/900 of NH 17	Sri. K. Mohamed, Kasargod	1,265

11,878/-

അനുബന്ധം 3

(6.7.99 ലെ ചോദ്യം നമ്പർ 109 (1653) ന്റെ ഉത്തരം ദയവായി കാണുക)

നമ്പർ	ജോലിയുടെ പേര്	പണി ഏറ്റെടുത്ത കരാറുകാരൻ	എസ്റ്റിമേറ്റ് തുകയേക്കാൾ എത്ര ശതമാനം	വർക്കിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക	തുക/വിശദവിവരം ക്വാട്ട് ചെയ്ത നിരക്കിലുള്ള തുക
1.	ആലപ്പുഴ-മധുര സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലെ വേങ്ങല്ലൂർ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം	പി.ബി. സുനിൽ	60% മുകളിൽ	1) 1,21,89,131/- 2) 1,95,02610/-	പണി തുടങ്ങി
2.	എറണാകുളം-തേക്കടി സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലെ ഉരുക്കുംപുഴ പാലം	എം. കുരിയാക്കോസ്	33.70% മുകളിൽ	1) 56,31,919/- 2) 75,13,790/-	
3.	ആലപ്പുഴ മധുര സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലെ മുരിക്കാശ്ശേരി മുതൽ മേലേചിനാർ വരെ 1-ാം റീച്ച് 0/500 മുതൽ 2/500	സി.കെ. മനോജ്	65% മുകളിൽ	1) 45,99,835/- 2) 71,64,914/-	
4.	" 2-ാം റീച്ച് 12/500 മുതൽ 14/560	ടി.വി. അനിൽ	65% മുകളിൽ	1) 49,36,907/- 2) 77,33,40/-	